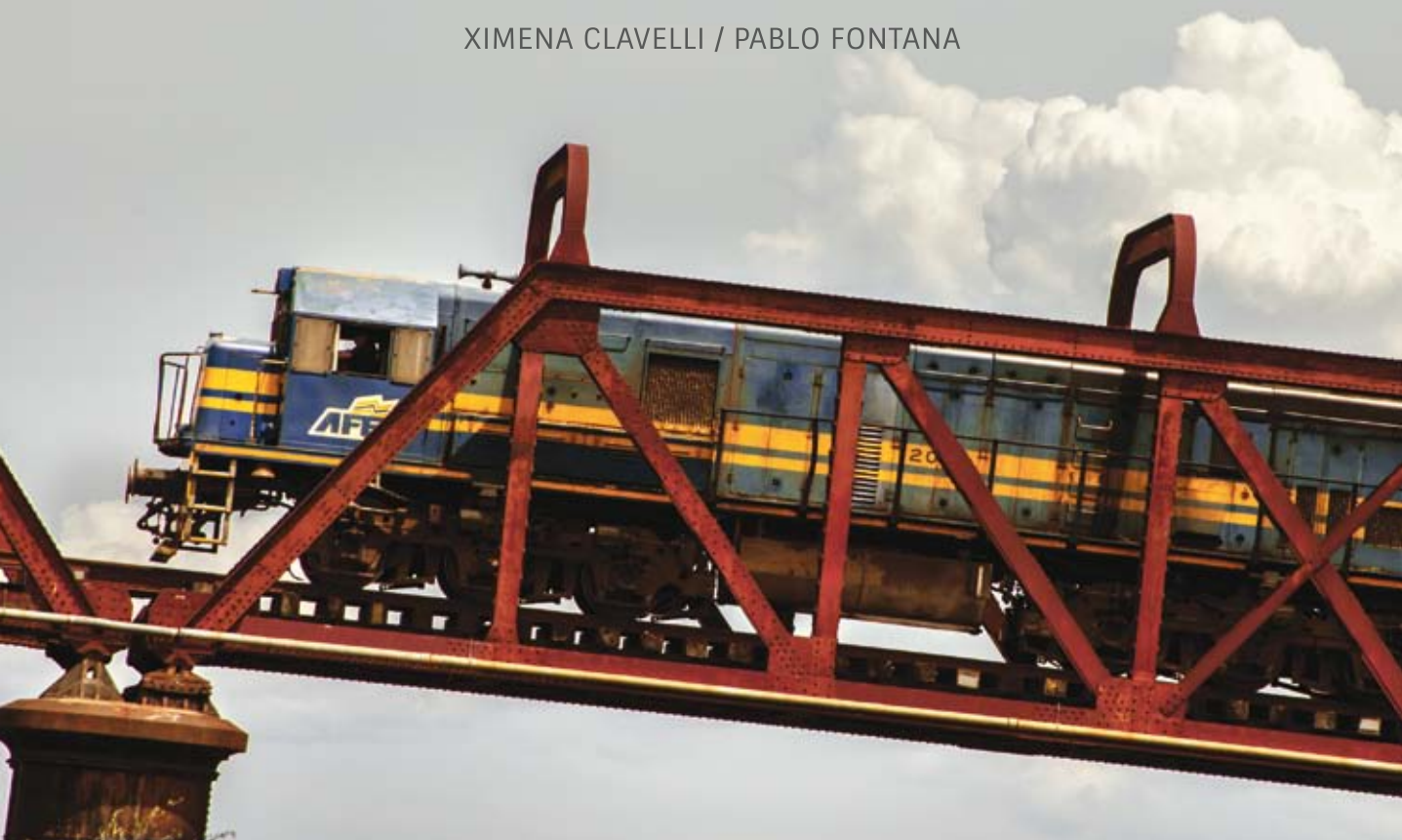


HUELLAS DE HIERRO

EL FERROCARRIL URUGUAYO EN IMÁGENES

XIMENA CLAVELLI / PABLO FONTANA





**PROYECTO SELECCIONADO POR
FONDO CONCURSABLE PARA LA CULTURA - MEC**

Libro declarado de interés cultural
Ministerio de Educación y Cultura del Uruguay

Libro declarado de interés turístico
Ministerio de Turismo y Deporte del Uruguay

Libro declarado de interés ministerial
Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Uruguay



HUELLAS DE HIERRO

EL FERROCARRIL URUGUAYO EN IMÁGENES

XIMENA CLAVELLI
PABLO FONTANA





INDICE

06	MAPA DE LA RED
09	INTRO
10	RESEÑA HISTÓRICA DEL FERROCARRIL URUGUAYO
17	RAMAL 1: MELO Y RÍO BRANCO
29	RAMAL 2: MINAS Y ROCHA
41	RAMAL 3: METROPOLITANO
53	RAMAL 4: COLONIA Y FRAY BENTOS
65	RAMAL 5: SALTO Y ARTIGAS
79	RAMAL 6: RIVERA Y 329
92	ANEXO
95	CRÉDITOS
95	AGRADECIMIENTOS

MAPA DE LA RED





INTRO

Este libro y la muestra fotográfica que acompaña son el resultado de un relevamiento que pudo ser concretado gracias al apoyo del Fondo Concursable del Ministerio de Educación y Cultura. Durante su desarrollo recorrimos la vasta red ferroviaria nacional que cuenta con tres mil kilómetros de vías, distribuidos en siete líneas que comprenden doscientas estaciones y más de cincuenta paradas. Asimismo, la red dispone de un servicio de pasajeros en funcionamiento entre la ciudad de Montevideo y la localidad de 25 de Agosto, cuatro líneas con servicios de carga en actividad, dos conexiones internacionales por tierra, una terminal ferro-portuaria y varios talleres. Sin embargo, esta amplia red de propiedad estatal, su historia y su poderoso potencial, es hoy invisible para gran parte de la sociedad. En nuestro recorrido tuvimos oportunidad de compartir viajes y charlas con funcionarios, conductores, pasajeros y pobladores. Fue una experiencia que nos llevó a conocer en profundidad nuestro territorio y a comprender mejor la compleja situación del ferrocarril uruguayo en la actualidad.

Elegir el ferrocarril como sujeto de un relato fotográfico significa el ejercicio de poner en valor lo que éste representa y su perspectiva de futuro. El objeto de nuestro trabajo es un medio de transporte de carga y pasajeros que hace más seguras y descongestionadas las rutas, utiliza menos recursos y combustible, genera menos contaminación y minimiza los costos de fletes y pasajes haciendo más competitivos y accesibles los precios de los productos. Por otro lado es dar relevancia a su papel sociocultural, como elemento integrador en particular de pequeños pueblos, como dinamizador de las economías locales y como elemento identitario y patrimonial, sustento y albergue de la historia y de generaciones vinculadas a sus funciones.

Buscamos contribuir a la concepción del ferrocarril como medio de transporte indispensable por su función social, su valor cultural y patrimonial, su rol esencial para la conectividad y la descentralización así como su potencial para el desarrollo productivo. Por todo esto, fotografiamos a los trenes de carga atravesando nuestras praderas, a sus pasajeros viajando cómodamente y a los trabajadores haciendo gala de sus oficios heredados. Queremos mostrar que todavía esta ahí latiendo oculto pero que sigue regando oportunidades en muchos rincones invisibles de nuestro país.

Puente ferroviario sobre
el Río Santa Lucía junto a
la Estación 25 de Agosto,
Departamento de Florida.

La familia sayaguense Estefan
emprende viaje a la Virgen del
Verdún probablemente en 1945.
Fuente: Archivo familiar de Sergio Estefan.



RESEÑA HISTORICA DEL FERROCARRIL URUGUAYO



La llegada del ferrocarril a Uruguay significó una revolución en materia de transporte que provocó cambios socioeconómicos profundos. Constituyó un avance radical en la segunda mitad del Siglo XIX, cuando aún no existía el transporte automotor en el país, al dar un salto de la tracción a sangre al poder de la locomotora que con la fuerza del vapor transportaba cientos de personas y toneladas de carga a altas velocidades. La magnitud de la transformación incluyó el poblamiento del territorio a lo largo del trazado del ferrocarril y el aumento demográfico en las ciudades.

En pleno proceso de modernización del Estado, el ferrocarril uruguayo nace en 1865 al ser aprobado el proyecto presentado por el emprendedor Senén Rodríguez, que consistía en la construcción del tramo de doscientos kilómetros entre Montevideo y Durazno. El 25 de abril de 1867 el ferrocarril deja de existir en el plano de las ideas al comenzar las obras en Paso Molino a cargo de la recién constituida Ferrocarril Central del Uruguay. Dos años después, el 1º de enero de 1869, el primer tren de esta compañía recorría los diecisiete kilómetros iniciales de esa línea, entre Bella Vista y Las Piedras, con el Presidente Lorenzo Batlle y sus ministros a bordo. Las dos décadas siguientes se caracterizaron por una serie de concesiones que el Estado otorgó a solicitantes privados con capitales nacionales: Ferrocarril Noroeste, desde Salto hasta Bella Unión en 1868; Ferrocarril y Tranvía del Norte, desde Montevideo hasta la Barra del Río Santa Lucía en 1871 y Ferrocarril a Maroñas y Pando un año después. Además del natural interés de lucro detrás de estos proyectos se encontraba una visión desarrollista de las élites que buscaban impulsar la explotación agropecuaria a través del ferrocarril, ilusión que resultó sobredimensionada.

Entre 1872 y 1874 los propietarios criollos fueron rápidamente desplazados por capitales anglosajones. Al encontrarse las bolsas europeas con mayor liquidez, arribaron al Río de la Plata importantes flujos inversionistas atraídos por las garantías de rentabilidad que les brindaba el Estado. De esta forma, el 1º de enero de 1878, nueve años después de su inauguración, el Ferrocarril Central del Uruguay fue adquirido por capitales británicos, cambiando su nombre por Central Uruguay Railway Company of Montevideo Limited, conocida como CUR. Esta compañía modificó los planes de tendido para que los nuevos ramales confluyeran en su línea, la única con acceso a Montevideo y su puerto, generando así un monopolio que encareció el transporte con un impacto perjudicial en las economías rurales dependientes del ferrocarril. Otra compañía ferroviaria de capitales británicos fue la North Western Uruguay Railway que con una extensión de ciento ochenta y dos kilómetros de vías integró a la red las ciudades fronterizas de Salto y Cuareim.

En 1884 con la aprobación de la Ley de Trazados de Ferrocarriles comienza un período de reglamentación y gran expansión ferroviaria en Uruguay. Se trataba del proyecto presentado por el ingeniero y senador Luis Federico Capurro que regulaba las rutas y ordenaba las nuevas concesiones de las futuras líneas en la siguiente forma: *Norte*, desde Paso de los Toros a Rivera; *Litoral*, de Paso de los Toros a Salto con un ramal a Paysandú; *Nordeste*, de Pando, Las Piedras o Canelones a Melo y la frontera con Brasil; *Este*, desde Pando a la Laguna Merín pasando por Maldonado y Rocha; y *Oeste*, de Montevideo a Colonia y a Mercedes.

El ordenamiento expresaba claramente el modelo agroexportador hegemónico, con un diagrama radial que confluía en el puerto montevideano al que deberían llegar las materias primas desde el interior y desde el cual se distribuían al resto del país las manufacturas en gran medida europeas. A pesar de su intento por racionalizar el sistema ferroviario, la ley poseía un punto débil: al garantizarse durante cuarenta años de explotación una tasa de utilidad fija por kilómetro del recorrido. Debido a esta concesión del Estado uruguayo, en el tramo Florida-Durazno los capitales británicos aumentaron el recorrido y abarataron costos de construcción, priorizando las rampas y curvas en lugar de realizar puentes y túneles, lo que ocasionó lentitud, mayor consumo de combustible y desgaste. Sin embargo, en el resto del tramado prevaleció un diseño acorde a las técnicas de la época. La ley también fijaba un máximo de utilidad para asegurar una tarifa accesible, pero las empresas ocultaron las ganancias que superaban ese límite.

En el bienio 1888 y 1889 tuvo lugar un boom de construcción ferroviaria que se frenaría en 1893 por la crisis económica, sin que se puedan concluir algunos de los ramales previstos, pero con un saldo positivo de casi mil kilómetros de rieles tendidos en el período. De todas formas entre 1895 y 1902 se continuó con las obras y se concluyeron las líneas que desde Rosario alcanzan Mercedes y Colonia, además de completar el tramo entre Empalme Olmos y La Sierra.

Entre 1905 y 1914 se construirían las últimas líneas privadas logrando dos mil quinientos diecisiete kilómetros de vías habilitados: Desde Nico Pérez a Melo y Treinta y Tres, la sección de línea entre La Sierra y Maldonado, el tramo que comunica La Paloma con Rocha, el tendido internacional de doble trocha entre Rivera y Santa Ana do Livramento en Brasil, el ramal de Piedra Sola a Tres Árboles y el de Fray Bentos a Algorta, además de la línea que comienza en Durazno y finaliza en Trinidad.

Durante la Primera Guerra Mundial (1914-1919) y como parte de la llamada segunda modernización caracterizada por un fuerte proceso de estatización, el Estado Uruguayo adquiere algunas líneas deficitarias que pasa a administrar a través de la Administración de Ferrocarriles y Tranvías del Estado, FTE, creada en 1920, adoptando un rol central en el sistema ferroviario. Ese mismo año se crea el Consejo de Contabilidad y Control de Ferrocarriles y se construye el puente internacional sobre el Río Cuareim que conectó a la línea del noroeste con la Brazil Great Railway. La llegada del ferrocarril al extremo norte del país lo transformó también en un instrumento estratégico de control territorial frente a Brasil, aumentando la comunicación de esa región con la metrópoli montevideana y contribuyendo a la constitución de la identidad nacional.

Esa época significa el comienzo de una expansión estatal en el sistema ferroviario que avanzará hasta transformarse en monopolio a fines de la década del cuarenta. En 1922 comienza con la construcción de la sección entre San Carlos y Rocha, finalizada en 1928, a la que dos años después se sumó el ramal de Maldonado a Punta del Este. Entre 1934 y 1939 se tendieron los rieles entre Florida y Blanquillo y en 1936 se construyó el tramo que conecta la ciudad de Treinta y Tres con Río Branco. Por aquellos años Uruguay contaba en sus registros con dos centenas de locomotoras y más de cuatro mil vagones.

Andenes de la Estación
Central General Artigas en
plena actividad, año 1966.
Fuente: CEFU – Archivo de la
Imagen del Sodre.



El 31 de enero de 1949 el gobierno de Luís Batlle Berres intentó dar un paso hacia la nacionalización del sistema ferroviario uruguayo al crear la Administración de Transportes Terrestres del Estado, ATTE. Ante el fracaso de esta iniciativa, el 19 de septiembre de 1952 fue creada la Administración de Ferrocarriles del Estado, AFE, que absorbió a los Ferrocarriles y Tranvías del Estado y al Ferrocarril Central del Uruguay, logrando el Estado el monopolio del transporte ferroviario en todo el país. AFE recibía una red de dos mil novecientos cincuenta kilómetros y ese mismo año se lograba la dieselización de todo el parque tractivo. Una de las grandes obras del momento se concretó en 1953 con el tramo de cincuenta y un kilómetros tendido entre Blanquillo y el Kilómetro 329 que sería la punta de riel definitiva de ese ramal.

En los años setenta se consuman las últimas obras de tendido de rieles, comenzando en 1974 con el desvío que va desde la estación de Queguay y llega a la cantera de Ancap. En enero de 1976 se inauguró el ramal “El Precursor” que con sus doce kilómetros une la ciudad de Salto con la represa de Salto Grande y seis años después se concretó la apertura de la conexión internacional sobre la represa, permitiendo un empalme en Concordia con el ramal Buenos Aires-Posadas de trocha igual a la uruguaya. En 1979, después de medio siglo de haberse presentado el proyecto y luego de dos años de trabajo tendiendo rieles en los diecisiete kilómetros entre Mercedes y Ombucitos, finalmente se logró conectar los ramales de Fray Bentos y Mercedes. Esto permitió el pasaje del Río Negro por ese punto, disminuyendo el recorrido doscientos kilómetros.

El año de 1984 marcó el apogeo de la red, que alcanzó su máximo operativo con tres mil cinco kilómetros. De aquí en adelante este número no haría más que descender en una retracción que se ha extendido hasta nuestros días. En pocos años quedó fuera de operaciones buena parte de la red ferroviaria que se había construido a lo largo de un siglo. La merma comenzó ese mismo año con el ramal Trinidad- Durazno. En 1986 le seguiría el pequeño ramal de



Torre de Antel y antiguo cartel al final del andén de la Estación Central General Artigas. Inaugurada en 1897 fue cerrada en 2003 fecha desde la que permanece en litigio con un privado.



El Puma, que llegaba hasta las fuentes de agua de Salus. Dos años después fue el turno de Maldonado. El bienio 1990/91 fue demoledor: en el primer año se cerraron el ramal del Km 329 y el de Nico Pérez - Melo, mientras que en el segundo lo fueron La Tablada, Rocha - La Paloma y Mal Abrigo - Colonia. En esa década los cierres continuaron con el ramal Salto - Tomás Gomensoro en 1993 y la línea a Mercedes en 1995. Por siete años la red se mantuvo sin cambios hasta que en 2002 fue cerrado el tramo entre Sudriers y Rocha, sobreviviendo hasta nuestros días el ramal a Minas, gracias a la Cementera Artigas y a la de Ancap. El último ramal en ser cerrado, en principio de forma provisoria, fue el de Fray Bentos - Algorta en 2010. A lo largo de esos quince años de desmantelamiento, los servicios de pasajeros sufrieron una existencia fluctuante de cancelaciones y reinauguraciones culminando estos altibajos en la eliminación de todos los servicios, menos el de Montevideo - 25 de Agosto.

A este panorama, con el nuevo siglo se sumó una política de administración errática en relación con el ferrocarril. De esta forma en diciembre de 2002 la administración y gestión de toda la infraestructura ferroviaria se colocó bajo la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, medida que se revirtió en 2006, pasando nuevamente a manos de AFE. Parte de estos vaivenes significaron dejar fuera de operaciones la emblemática Estación Central General Artigas, que aún hoy permanece con sus puertas cerradas, envuelta en un complejo litigio. Aquellas idas y vueltas expresan claramente no tanto la ausencia de una concepción del ferrocarril que se desea, sino la imposibilidad de definición en la lucha entre los partidarios de dos modelos ferroviarios opuestos, dando como resultado medidas contradictorias. En los últimos años se percibe una clara intención del gobierno por otorgar un nuevo rol al sistema ferroviario en la matriz de logística y transporte nacional.

De la amplia red, que un día detentó la relación mayor entre kilómetros de vías y superficie en toda Latinoamérica, hoy permanecen operativos mil quinientos treinta y dos kilómetros, once de ellos de doble vía. Esto significa aproximadamente la mitad de la red construida. La sustitución por otros medios de transporte generó un proceso de decadencia generalizada y baja demográfica para los pueblos intermedios, especialmente para aquellos alejados de las rutas principales. En cuanto al transporte de carga, a pesar de la infraestructura deficiente y la insuficiencia de material rodante, continúa en funcionamiento, demostrando las posibilidades actuales del ferrocarril. El mal estado de las vías obliga a transportar pocas toneladas por eje y a baja velocidad lo que limita considerablemente el potencial económico del tren. Sin embargo, estos trenes, con sus vetustas locomotoras, contribuyen de forma invalorable a la economía nacional, al movilizar por formación hasta ochocientas toneladas de una variedad de productos: combustibles, lubricantes, arroz, cebada, madera, piedra caliza, cemento y contenedores, entre otros.

Ante este contexto y en función del proceso de reestructuración de las instituciones vinculadas al sistema ferroviario y el programa actual de inversiones para la red iniciado en 2009 y proyectado hasta 2018 creemos oportuna una discusión de fondo que el Estado uruguayo, sus dirigentes políticos y la sociedad en su conjunto puedan generar acerca del rol del Ferrocarril dentro del sistema de transporte nacional, en el marco del modelo económico, productivo, social y cultural con los que se relaciona de manera ineludible.



Acceso del lado uruguayo al Puente Internacional Barón de Mauá, inaugurado en 1930 une las ciudades de Río Branco y Yaguarón. Hoy Monumento Histórico, fue el primer puente internacional de Uruguay.

RAMAL 1

MELO Y RÍO BRANCO

Fue la arteria de integración para el noreste del país que cruzaba la frontera con Brasil sobre el histórico Puente Mauá. Esta línea bifurcada en Nico Pérez, en la actualidad posee fuera de servicio el ramal a Melo, pero mantiene activo el eje Montevideo – Río Branco que da salida a la producción arrocerá y abastece de combustible a la planta de Treinta y Tres. Se estima que para 2018 tendrá su tendido renovado mejorando así su capacidad de absorber la demanda en aumento.





-
- _Estación Chamizo, Departamento de Florida.
 - _Nomenclador de la Estación Sauce, Departamento de Canelones.
 - _Galpón en la Estación Getulio Vargas, Departamento de Cerro Largo.
 - _Estación de la ciudad de Treinta y Tres

<
Baños de la Estación Julio M. Sáenz,
 Departamento de Treinta y Tres.



460 TRACKMASTER™

© MADE IN USA S.N. 421

Product of AAR Corp.
AAR Corp. is a registered
manufacturer of the
AAR Corp. logo and
the AAR Corp. name.
AAR Corp. is a registered
manufacturer of the
AAR Corp. logo and
the AAR Corp. name.
AAR Corp. is a registered
manufacturer of the
AAR Corp. logo and
the AAR Corp. name.



Estación Paso del Dragón,
Departamento de Cerro Largo.

<
**Acople de gancho y cadena con manguera de
freno en vagones de carga. Estación Treinta y
Tres, Departamento de Treinta y Tres.**



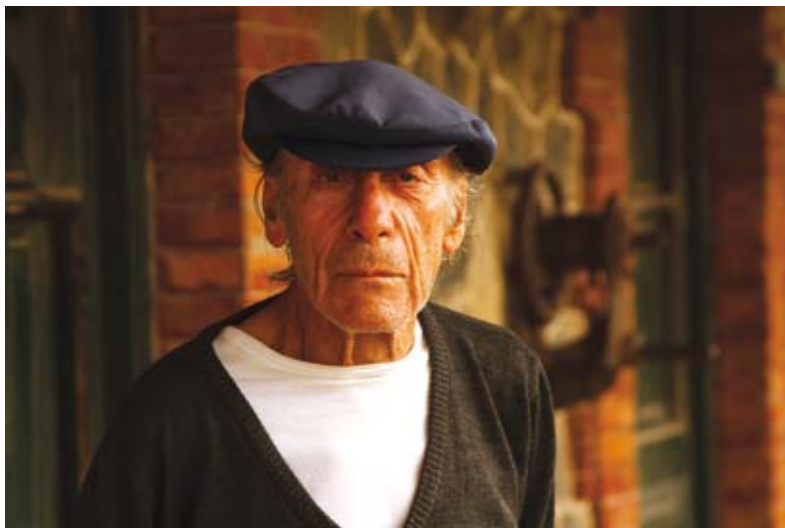
Emblemático Puente internacional Barón de Mauá, sobre el Río Yaguarón. Del lado brasileiro los trenes de AFE retornaban con “bagalleros” y repletos de mercaderías.

>
Tren transportando combustible desde Montevideo a Treinta y Tres. Con 16 vagones cisterna, cada convoy moviliza aproximadamente medio millón de litros.



Puente ferroviario en Fraile Muerto.
Fuera de uso desde 1990.





Don Francisco Moreno, ex jefe de la Estación Talita. Ahora en la Estación Fray Marcos, rememorando sus tiempos de ferroviario.

Veraneantes junto al puente ferroviario sobre el Río Fraile Muerto.



Puente ferroviario
sobre el Río Olimar
inaugurado en 1915 y
aún en servicio.





RAMAL 2

MINAS Y ROCHA

El servicio de pasajeros del Ferrocarril del Este fue antaño el medio de transporte más cómodo y eficiente para llegar a los balnearios, particularmente a La Paloma y Punta del Este. De los dos ramales que conforman esta línea, unidos en el pueblo ferroviario de Empalme Olmos, hoy sólo sobrevive el servicio de carga en el ramal de Minas, gracias a las cementeras en Verdún que transportan hasta Montevideo cientos de toneladas de clinker. En cuanto al ramal costero, el proyecto del puerto de aguas profundas promete despertar nuevamente sus vías.

Tren transportando clinker proveniente de la Cementera Artigas junto a la cantera de Verdún. En Montevideo se lo utiliza para elaborar cemento Portland.







CUIDADO
TRENDADO



<
**Carga de clinker camino a
Montevideo desde Verdún.
Departamento de Minas.**

**Operario de AFE sosteniendo una
cra de yara durante las maniobras
de carga en la Cementera Artigas,
Departamento de Minas.**



-
- _Durmientes de acero con noventa años de antigüedad.
 - _Detalle de puerta en Estación de Maldonado con la inscripción FE (Ferrocarriles del Estado).
 - _Detalle de ventana y molduras de la Estación de San Carlos.
 - _Cartel en la entrada de los galpones de Sudriers.



Antiguo vagón en la Estación Sudriers.



Antiguo coche utilizado
como comedor por el personal
de AFE. Estación Montes.
Departamento de Canelones.

>
Coche de pasajeros
en la Estación Sudriers.
Departamento de Canelones.



1^a₁



Torre de señales.



Guarda expidiendo
boletos en la nueva
Estación Terminal de
Montevideo.

RAMAL 3

METROPO- LITANO

Cuna y nudo central de todo el entramado ferroviario nacional, Montevideo detenta el único servicio de pasajeros en actividad que la conecta con la localidad de 25 de Agosto. Es la articulación entre el sistema ferroviario y marítimo-fluvial, donde confluyen cargas de todo el territorio nacional en las formaciones que diariamente entran en su puerto. Entre su riqueza patrimonial se destacan la antigua Estación Central y los talleres de Peñarol, un museo de la tecnología ferroviaria, que mantiene el material rodante en funcionamiento.



Familia viajando en el servicio entre Montevideo y Florida para disfrutar del fin de semana al aire libre en 25 de Agosto.



Trabajadores rectificando piezas de
las locomotoras en los talleres de Peñarol.



Coches motores FIAT Y-1 estacionados en la nueva Estación Terminal de Montevideo.

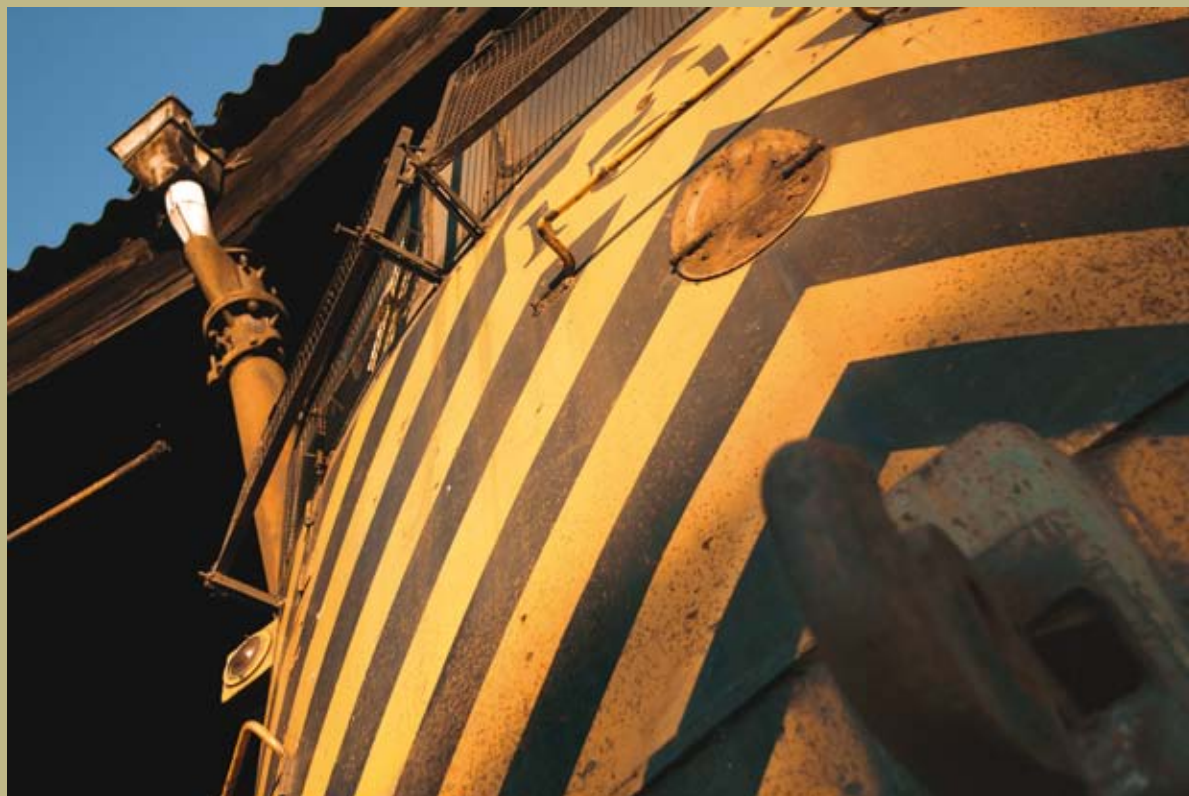
En 2013 se adquirieron cinco de estos vehículos de procedencia sueca, fabricados en 1980 y reconstruidos en 2002.

<
Coche utilizado en el servicio de pasajeros entre Montevideo y 25 de Agosto.





Locomotora francesa Alsthom BB 56
fotografiada desde el furgón del servicio de
pasajeros en la nueva Estación Terminal.



Locomotora General Electric Alco, conocida como 1500, estacionada en los talleres de Peñarol. Algunas de las 47 adquiridas a principios de los años cincuenta aún se encuentran en marcha, pero fuera de servicio.



Tren de carga entrando al puerto de Montevideo.



Casilla de señales en la Estación Central General Artigas.



Trabajadores en los
talleres de Peñarol.





RAMAL 4

COLONIA Y FRAY BENTOS

Unión de la antigua ciudad colonial con Montevideo, esta línea comenzó su construcción en el tramo Puerto del Sauce - Rosario el cual quedó inactivo en los años sesenta. Siendo Mercedes punta de riel durante décadas logra recién en 1979 cruzar el Río Negro y empalmarse con la línea Fray Bentos – Algorta. Con cuatro puertos entre sus líneas, otorgaba una amplia salida fluvial alternativa a los productos cargados en el interior. Actualmente sólo se mantiene activo el tramo entre Montevideo y Santa Lucía, sección que comparte con la línea a Rivera.

Frente hacia el andén
Estación Arroyo Grande,
Departamento de Flores.









Vías entrando al puerto de Fray Bentos.

<
Estación Rodríguez,
Departamento de San José.

_Letra del alfabeto cirílico estampada en
un riel ruso. Estos fueron canjeados a
Uruguay por parte de la deuda de ese país.
_Vagón de carga.

>
_Antiguo coche de pasajeros.
_Cadena de grúa.



ON BUSINESS

1717A







Agujas de cambio de vía.
Estación Canelones.

Engranajes, ruedas para accionar las barreras
y molduras de madera. Estación Estanzuela,
Departamento de Colonia.

Depósito de locomotoras junto
a la giratoria en los talleres de
la Estación Fray Bentos.







Familia de ladrilleros y trabajadores zafrales de la caña de azúcar, actuales habitantes de la Estación Cuareim. Última estación antes de cruzar a Brasil en el departamento de Artigas.

RAMAL 5

SALTO Y ARTIGAS

Además de la conexión ferroviaria con Brasil en el puente sobre el Río Cuareim, este ramal presenta también la única comunicación de la red con Argentina. Si bien la primera se encuentra inactiva, la segunda está en funcionamiento y posee la ventaja de que la trocha coincide a ambos lados. Aún de mayor importancia fue la comunicación brindada a ciudades de frontera como Artigas y Bella Unión. Desde esta última partían los trenes cargados de azúcar. Hoy el transporte de carga se centra en la piedra caliza desde la cantera en Queguay hasta la cementera de ANCAP en Paysandú, y en el transporte de cebada desde esta ciudad hasta Rivera, con destino a Brasil.



Lugareños en el puente ferroviario sobre el Río Arapey, cerca de la Estación Termas de Arapey, Departamento de Salto.



Pasajero del Tren de los Pueblos Libres. Servicio que unió Argentina y Uruguay entre setiembre de 2011 y mayo de 2012. El recorrido de ochocientos kilómetros se extendía desde Paso de Los Toros. Departamento de Río Negro, hasta Pilar, Provincia de Buenos Aires.



Galpón en la Estación Diego Lamas.
Departamento de Artigas.





Tren de los Pueblos Libres en Estación Salto.



Tren de los Pueblos Libres cruzando la represa binacional de Salto Grande.



Ganado en las cercanías de la antigua
Estación Arapey, Departamento de Salto.

OFICINA DEL JEFE





Nomenclador de la Estación Tres Árboles,
Departamento de Río Negro.

<
Estación Paysandú, con locomotora a vapor
Nº88 al fondo. Fue construida en Manchester
en 1907 y restaurada en los talleres de
Paysandú en 2010.





Funcionario de AFE operando la palanca de
mando de locomotora Alsthom BB 56.

<
Tren transportando cebada malteada de la ex
cervecería Norteña con rumbo a Brasil.



Tren cargando piedra caliza en la cantera Ancap en Queguay para transportarla a la planta de Ancap en Paysandú.



PASO DE LOS TOROS

DISTANCIA
- DE -
CENTRAL
KILM 273

AL TITUD
SOBRE EL CERRO
DEL PUERTO DE
MONTEVIDEO
Hrs 66:23

2615

2607

CM 400001

RAMAL 6

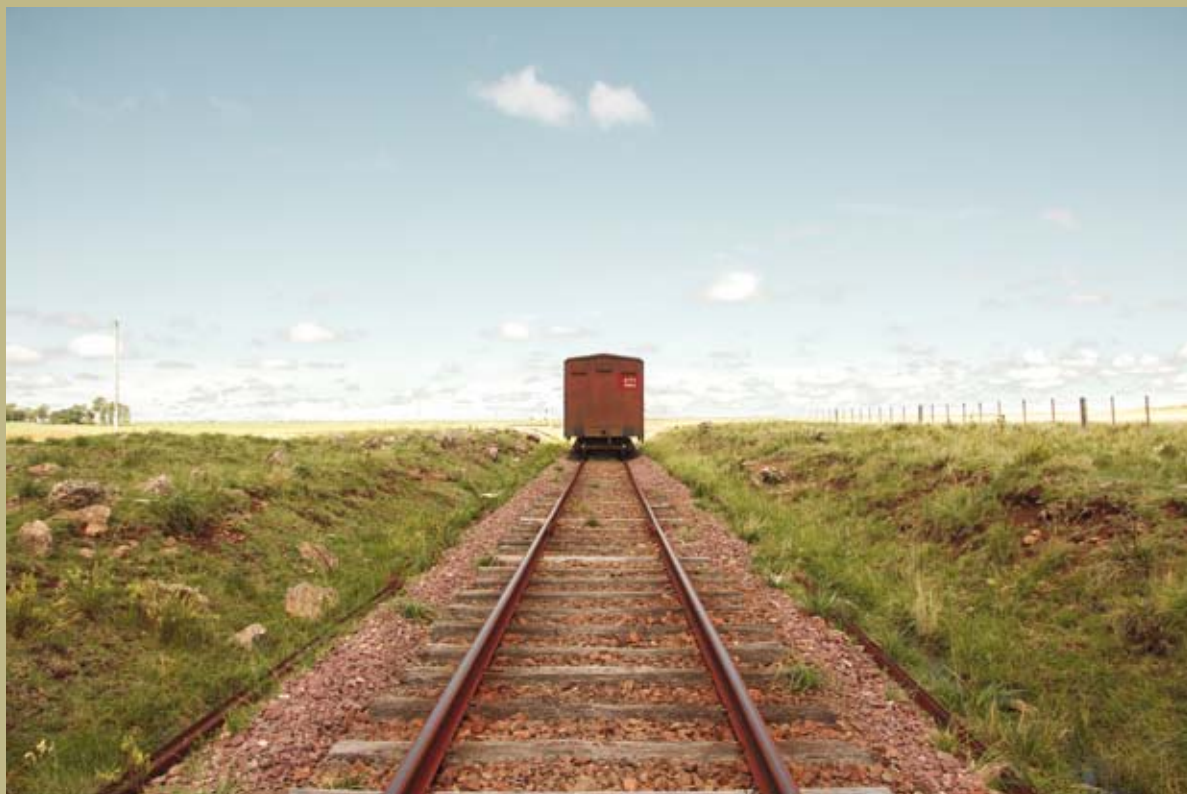
RIVERA Y 329

Esta línea de 560 kilómetros atraviesa el territorio uruguayo en dirección norte-sur, desde la frontera con Brasil hasta la capital de la nación. Sobre sus rieles circulan numerosos trenes de carga que la transforman en una de las líneas más activas. Entre los productos transportados se destacan el arroz embarcado en Tacuarembó, el combustible con destino a Durazno y la madera procesada en Rivera. De su eje se desprenden dos ramales cerrados hace más de veinte años: Trinidad y Kilómetro 329. Actualmente concentra las actividades de renovación de vías emprendidas por la Corporación Ferroviaria.

Tren en las cercanías de la Estación
Achar transportando arroz desde
Tacuarembó hacia Montevideo.



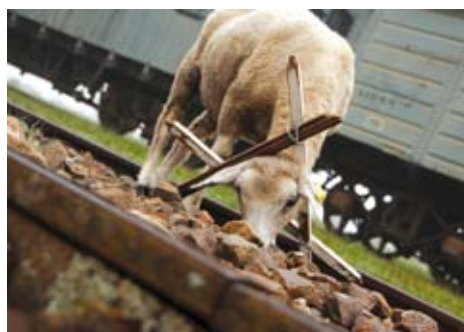
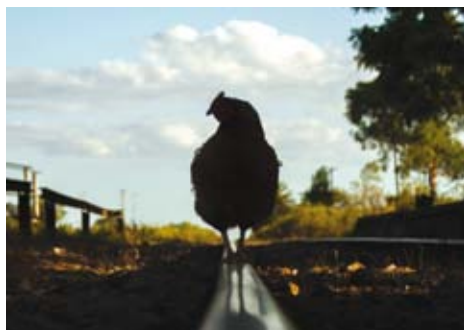




Tren de carga con vagones japoneses transportando arroz en las cercanías de la Estación Churchill, Departamento de Tacuarembó.

>
Carga de arroz para exportación a Irak en la planta de Saman, cercanías de Tacuarembó. Cada tren transporta aproximadamente 500 toneladas de arroz.





_Gato sobre topes y caballo pastando en Estación Chamberlain, Departamento de Tacuarembó.
 _Estación Puntas de Maciel, Departamento de Florida.
 _Estación Totoral, también conocida como Km 364, Departamento de Tacuarembó.

_Estación Santa Teresa, Departamento de Florida.
 _Estación Tambores, Departamento de Paysandú.
 _Estación Chamberlain, importante empalme de la línea proveniente de Salto con la línea Rivera-Montevideo.



Mario, reside junto a sus hermanos en la Estación Goñi, Departamento de Florida.



Cuadrilla de la Corporación Ferroviaria renovando vías en las cercanías de la Estación Brigadas Civiles de Rivera, Departamento de Rivera.

>

_Obrero de la Corporación trabajando en la Estación Paso Tranqueras, Departamento de Rivera.

_Obreros de la empresa ajustando los tornillos de sujeción en el kilómetro 516 de la línea Montevideo-Rivera.

_Niño junto a cuadrilla. Paso Tranqueras.

_Obreros de la Corporación Ferroviaria cambiando durmientes cerca de la Estación Brigadas Civiles de Rivera.

_Preparación de los durmientes nuevos para su instalación, Estación Paso Tranqueras.







Amanecer en el puente de Paso de los Toros sobre el Río Negro. Inaugurado en 1887 permitió la unión ferroviaria entre el norte y el sur del país.

<
Crepúsculo en Estación Pampa,
Departamento de Tacuarembó.

Cruz de San Andrés en un paso a nivel
entre las estaciones Paso del Cerro y
Bañados de Rocha.





ANEXO

KM	ESTACION	RAMAL	ESTADO DEL RAMAL	ESTADO DE LA ESTACIÓN
63,599	25 de Agosto	Rivera	Activo	Operativa
90,818	25 de Mayo	Rivera	Activo	Operativa
138	Abra de Perdomo	Rocha	Inactivo	Habitada
335,539	Achar	Rivera	Activo	Habitada
184,049	Alejandro Gallinal	Km 329	Inactivo	Habitada
408,988	Algorta	Salto	Activo	Operativa
96,378	Andreoni	Minas	Activo	Habitada
315,106	Aparicio Saravia	Melo	Inactivo	Desmantelada
159,734	Arroyo Grande	Mercedes	Inactivo	Habitada
168,3	Arteaga	Río Branco	Activo	Abandonada
815,192	Artigas	Artigas	Inactivo	Terminal Bus
59,175	Atlántida	Rocha	Inactivo	Abandonada
100,011	Balneario Solís	Rocha	Inactivo	Centro Cult.
700,899	Baltasar Brum	Artigas	Inactivo	Centro Cult.
402,7	Bañado de Medina	Melo	Inactivo	Habitada
371,78	Bañado de Oro	Río Branco	Activo	Semidestruída
464,25	Bañado de Rocha	Rivera	Activo	Habitada
195,306	Barker	Colonia	Inactivo	Reutilizada
761,697	Bella Unión	Bella Unión	Inactivo	Centro CAIF
476,565	Bellaco	Fray Bentos	Inactivo	Habitada
101,19	Berrondo	Rivera	Activo	Habitada
278,157	Blanquillo	Km 329	Inactivo	Cerrada
511,9	Brigadas Civiles de Rivera	Rivera	Activo	Desmantelada
42,617	Canelones	Rivera	Activo	Operativa
211,291	Capilla del Sauce	Km 329	Inactivo	Habitada
69,496	Capurro	Colonia	Inactivo	Habitada
79,092	Cardal	Rivera	Activo	Operativa
191,248	Cardona	Mercedes	Inactivo	Cerrada
71,204	Castellanos	Río Branco	Activo	Habitada
120,702	Casupá	Río Branco	Activo	Habitada
63,543	Cazot	Río Branco	Activo	Operativa
279,717	Cerro Chato	Melo	Inactivo	Cerrada
153,511	Cerro Colorado	Río Branco	Activo	Cerrada
365,99	Cerro de las Cuentas	Melo	Inactivo	Habitada
289,007	Chamberlain	Rivera	Activo	Operativa
88,897	Chamizoy	Río Branco	Activo	Habitada
557,664	Chapicuy	Salto	Activo	Cerrada
259,485	Chileno	Km 329	Inactivo	Cerrada
324,282	Churchill	Rivera	Activo	Semidestruída
11	Colón	Rivera	Activo	Operativa
246,18	Colonia del Sacramento	Colonia	Inactivo	Restaurada
124,089	Colonia Sánchez	Km 329	Inactivo	Habitada
166,043	Colonia Suiza (Nueva Helvecia)	Colonia	Inactivo	Habitada
764,705	Cuareim	Bella Unión	Inactivo	Habitada
730,698	Cuaró	Artigas	Inactivo	Cerrada
148,72	Cufre	Colonia	Inactivo	Centro MEC
700,889	Diego Lamas	Artigas	Inactivo	Habitada
2,455	Dr. Lorenzo Carnelli	Rivera	Activo	Operativa
205,138	Durazno	Rivera	Activo	Operativa
236,15	Egaña	Mercedes	Inactivo	Cerrada
301,282	El Lago	Rivera	Activo	Desmantelada
135,631	El Puma	Minas	Activo	Desmantelada
243,585	Elías Regules	Km 329	Inactivo	Habitada
0	Estación Central General Artigas		Inactivo	Cerrada
225,197	Estanzueta	Colonia	Inactivo	Escuela
108,714	Florida	Rivera	Activo	Operativa
381,8	Fraile Muerto	Melo	Inactivo	Cerrada
314,487	Francia	Salto	Activo	Cerrada
549,571	Fray Bentos	Fray Bentos	Inactivo	Operativa
106,978	Fray Marcos	Río Branco	Activo	Cerrada
187,573	Garzón	Rocha	Inactivo	Abandonada
438,18	Getulio Vargas	Río Branco	Activo	Cerrada
185,807	Goñi	Rivera	Activo	Habitada
118,804	González	Colonia	Inactivo	Habitada
277,617	Grito de Asencio	Mercedes	Inactivo	Habitada
144,449	Guaycurú	Mercedes	Inactivo	Cerrada

385,477	Guichón	Salto	Activo	Operativa
504,056	Haedo	Fray Bentos	Inactivo	Semidestruida
168,7	Hernandarias	Km 329	Inactivo	Habitada
204,304	Illescas	Río Branco	Activo	Operativa
71,595	Independencia	Rivera	Activo	Operativa
43,859	Ingeniero Víctor Sudriers	Minas	Activo	Operativa
295,87	Islas de la Paloma	Km 329	Inactivo	Habitada
620,49	Itapebí	Artigas	Inactivo	Semidestruida
66,496	Ituizangó	Colonia	Inactivo	Club
780,287	Javier de Viana	Artigas	Inactivo	Habitada
35,35	Joanico	Rivera	Activo	Operativa
30,017	Joaquín Suárez	Minas	Activo	Operativa
219,418	José Enrique Rodó	Mercedes	Inactivo	Restaurada
168,573	José Ignacio	Rocha	Inactivo	Habitada
304,16	José Pedro Varela	Río Branco	Activo	Operativa
174,763	Juan Jackson	Mercedes	Inactivo	Escuela
230,725	Juan José Castro	Trinidad	Inactivo	Habitada
106,069	Juan Soler	Colonia	Inactivo	Cerrada
357,805	Julio María Sanz	Río Branco	Activo	Cerrada
110,235	Kilómetro 110	Rocha	Inactivo	Cerrada
142,877	Kilómetro 144	Rocha	Inactivo	Cerrada
161,407	Kilómetro 162	Rocha	Inactivo	Cerrada
319	Kilómetro 319	Km 329	Inactivo	Habitada
329	Kilómetro 329	Km 329	Inactivo	Habitada
131,233	La Cruz	Rivera	Activo	Operativa
66,558	La Floresta	Rocha	Inactivo	Centro Salud
244,85	La Paloma	Rocha	Inactivo	Museo
15,646	La Paz	Rivera	Activo	Operativa
93,597	La Sierra	Rocha	Inactivo	Cerrada
102,687	Las Flores	Rocha	Inactivo	Habitada
19,601	Las Piedras	Rivera	Activo	Operativa
494,478	Laureles	Rivera	Activo	Comisaría
72,096	Luis G. Lasala	Rocha	Inactivo	Cerrada
131,356	Mal Abrigo	Colonia	Inactivo	Habitada
157,500	Maldonado	Rocha	Inactivo	Cerrada
16,37	Manga	Minas	Activo	Operativa
182,237	Mansavillagra	Río Branco	Activo	Abandonada
51,2	Margat	Rivera	Activo	Operativa
421,041	Melo	Melo	Inactivo	Habitada
428,093	Menafrá	Fray Bentos	Inactivo	Habitada
299,483	Mercedes	Mercedes	Inactivo	Habitada
354,435	Merinos	Salto	Activo	Abandonada
78,317	Migues	Minas	Activo	Abandonada
125,168	Minas	Minas	Activo	Operativa
244,853	Molles	Rivera	Activo	Operativa
198,19	Montecoral	Km 329	Inactivo	Cerrada
86,124	Montes	Minas	Activo	Operativa
230,298	Nico Pérez	Río Branco	Activo	Operativa
0,5	Nueva Terminal de Pasajeros		Activo	Operativa
40,909	Olmos	Minas	Activo	Operativa
525,523	Ombucitos	Fray Bentos	Inactivo	Desmantelada
111,748	Ortiz	Minas	Activo	Habitada
159,699	Palermo	Km 329	Inactivo	Cerrada
256,984	Palmitas	Mercedes	Inactivo	Escuela
647,569	Palomas	Artigas	Inactivo	Habitada
355,337	Pampa	Rivera	Activo	Abandonada
112,511	Pan de Azúcar	Rocha	Inactivo	Habitada
37,218	Pando	Minas	Activo	Cerrada
258,097	Parish	Rivera	Activo	Cerrada
63,83	Parque del Plata	Rocha	Inactivo	Cerrada
534,682	Paso Ataques	Rivera	Activo	Desmantelada
273,418	Paso de los Toros	Rivera	Activo	Operativa
479,478	Paso del Cerro	Rivera	Activo	Cerrada
421,11	Paso del Dragón	Río Branco	Activo	Semidestruida
519,576	Paso Tranqueras	Rivera	Activo	Operativa
479,508	Paysandú	Salto	Activo	Operativa
56,488	Pedreira	Minas	Activo	Habitada
9,922	Peñarol	Minas	Activo	Operativa
110,612	Piedra Alta	Km 329	Activo	Operativa

382,647	Piedra Sola	Rivera	Activo	Cerrada
431,661	Piedras Coloradas	Salto	Activo	Cerrada
82,884	Piedras de Afilar	Rocha	Inactivo	Habitada
369,348	Piñera	Salto	Activo	Cerrada
131,233	Pintado	Rivera	Activo	Habitada
457,5	Porvenir	Salto	Activo	Cerrada
26,38	Progreso	Rivera	Activo	Operativa
165,900	Punta del Este	Rocha	Inactivo	Desmantelada
250,1	Puntas de Herrera	Km 329	Inactivo	Habitada
172,324	Puntas de Maciel	Rivera	Activo	Habitada
526,426	Quebracho	Salto	Activo	Operativa
510,444	Queguay	Salto	Activo	Operativa
91,449	Raigón	Colonia	Inactivo	Habitada
132,79	Reboledo	Río Branco	Activo	Habitada
123,496	Repecho	Rocha	Inactivo	Cerrada
278,23	Retamosa	Río Branco	Activo	Abandonada
405,955	Rincón	Río Branco	Activo	Centro Cult.
456,525	Río Branco	Río Branco	Activo	Cerrada
229	Risso	Mercedes	Inactivo	Restaurada
563,107	Rivera	Rivera	Activo	Operativa
214,612	Rocha	Rocha	Inactivo	Habitada
78,454	Rodríguez	Colonia	Inactivo	Restaurada
180,285	Rosario	Colonia	Inactivo	Habitada
590,548	Salto	Salto	Activo	Operativa
603,422	Salto Grande	Salto	Activo	Operativa
609,949	San Antonio	Artigas	Inactivo	Centro Cult.
146,542	San Carlos	Rocha	Inactivo	Habitada
95,903	San José	Colonia	Inactivo	Cerrada
204,252	San Luis	Colonia	Inactivo	Cerrada
82,229	San Ramón	Río Branco	Activo	Operativa
672,339	Santa Ana	Artigas	Inactivo	Semidestruida
200,254	Santa Catalina	Mercedes	Inactivo	Habitada
58,747	Santa Lucía	Rivera	Activo	Operativa
54,641	Santa Rosa	Río Branco	Activo	Operativa
122,2	Santa Teresa	Rivera	Activo	Habitada
158,938	Sarandí	Rivera	Activo	Operativa
226,503	Sarandí del Yí	Km 329	Inactivo	Restaurada
36,662	Sauce	Río Branco	Activo	Centro CAIF
206,21	Sauce de Rocha	Rocha	Inactivo	Cerrada
8	Sayago	Rivera	Activo	Operativa
104,343	Solís	Minas	Activo	Semidestruida
52,206	Sosa Díaz	Rocha	Inactivo	Cerrada
30,02	Suárez	Minas	Activo	Operativa
222,363	Tabaré	Km 329	Inactivo	Abandonada
9,523	Tablada		Inactivo	Cerrada
445,121	Tacuarembó	Rivera	Activo	Operativa
142,6	Talita	Km 329	Inactivo	Cerrada
407,915	Tambores	Rivera	Activo	Abandonada
63,909	Tapia	Minas	Activo	Habitada
211,198	Tarariras	Colonia	Inactivo	Restaurada
663,709	Terma del Arapey	Artigas	Inactivo	Habitada
24,757	Toledo	Minas	Activo	Operativa
736,119	Tomás Gomensoro	Bella Unión	Inactivo	Centro Cult.
364	Totoral	Salto	Activo	Semidestruida
334,48	Treinta y Tres	Río Branco	Activo	Operativa
334,388	Tres Árboles	Salto	Activo	Operativa
259,820	Trinidad	Trinidad	Inactivo	Museo
334,218	Tupambaé	Melo	Inactivo	Cerrada
131,499	Urioste	Km 329	Inactivo	Desmantelada
258,297	Valentines	Melo	Inactivo	Abandonada
420,284	Valle Edén	Rivera	Activo	Operativa
122,169	Verdún	Minas	Activo	Operativa
390,13	Vergara	Río Branco	Activo	Cerrada
228,991	Villasboas	Rivera	Activo	Abandonada
4,379	Yatay	Rivera	Activo	Operativa
209,339	Yí	Rivera	Activo	Operativa
450,334	Young	Fray Bentos	Inactivo	Habitada
253,23	Zapicán	Río Branco	Activo	Cerrada

CRÉDITOS

COORDINACIÓN GENERAL DEL
PROYECTO, FOTOGRAFÍAS Y TEXTOS:
XIMENA CLAVELLI Y PABLO FONTANA

DISEÑO GRÁFICO:
GABRIEL PICA

AGRADECIMIENTOS

ANA LUSTEMBERG
FLORENCIA FLORES IBORRA
ANALÍA GIL
WERTHER HALAREWICZ
SERGIO ESTEFAN
FABIÁN IGLESIAS
SEBASTIÁN SABINI
PIERO SABINI
DANIEL CAGGIANI
PABLO GENTA
AFE
CORPORACIÓN FERROVIARIA
MTOP
CEFU
ASOCIACIÓN AMIGOS DEL RIEL
ARCHIVO DE LA IMAGEN DEL SODRE
MARIANA AGUIRREZABAL
STEFANÍA SCALDAFERRI
FERNANDO SILVEIRA
DIEGO VELAZCO
SANTIAGO EPSTEIN
SANTIAGO VELAZCO
MARTÍN DE ROSA
INGENIERO JORGE SANTANA
INGENIERA CAFFERATA
JORGE E. RODRÍGUEZ
JULIO BARRIOS
JULIO CESAR GARCÍA
MILTON SILVA
NORBERTO FRANCHINI
SEBASTIÁN ACOSTA
EDGARDO HERRARI
EDUARDO NÚÑEZ
CARLOS CLAVELLI
ROCÍO GARCÍA
MANUELA CLAVELLI
PÍO FONTANA
PAOLA FONTANA



Uruguay Cultural **LEY DE FONDO
CONCURSABLE
PARA LA CULTURA**

mec

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA
Dirección Nacional de Cultura
URUGUAY

**PROYECTO SELECCIONADO POR
FONDO CONCURSABLE PARA LA CULTURA - MEC**

